X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**
(NR 3)
z dnia 21 marca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

– podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 3)

21 marca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji na temat istniejących w Polsce dróg wodnych (diagnoza, stan obecny, potencjał, bariery i ograniczenia, problemy bieżącego utrzymania).

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** p.o. wicedyrektor w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marta Barczewska** dyrektor Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji PGW Wody Polskie, **Paulina Budner** dyrektor Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą PGW Wody Polskie, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Andrzej Kopciuch** dyrektor Delegatury w Warszawie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dzień dobry, witam państwa serdecznie. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej. Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości. W porządku dziennym mamy wysłuchanie informacji na temat istniejących w Polsce dróg wodnych – diagnoza, stan obecny, potencjał, bariery, ograniczenia i problemy bieżącego utrzymania. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Witam wszystkich państwa, a szczególnie panią Monikę Niemiec-Butryn, która zreferuje nam temat. Powiem także, że chcielibyśmy, jak dobrzy żeglarze, ustalić najpierw, gdzie jesteśmy, żebyśmy wiedzieli, dokąd mamy płynąć. Mamy zamiar, by w ciągu tych najbliższych czterech lat przygotować kilka programów i być wsparciem dla strony rządowej, jako posłowie i senatorowie, bo w Senacie również mamy zainteresowane osoby. Przekazuję głos pani dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Bardzo dziękuję. Dzień dobry. Szanowni państwo, witam serdecznie i w imieniu pana ministra Arkadiusza Marchewki chciałabym przedstawić ogólne informacje. Bardzo trudne jest to, jak to przedstawić, żeby nie zagadać, a niemniej jednak przedstawić wszystko to, co jest niezbędne, biorąc pod uwagę to, że wielu z państwa doskonale zna ten temat. Nasz plan prezentacji jest następujący, tak żeby państwo widzieli: stan obecny, klasyfikację, znaczenie międzynarodowe, funkcję transportową, funkcję turystyczną, perspektywy rozwoju, bariery i ograniczenia i też niezmiernie istotny element, czyli utrzymanie śródlądowych dróg wodnych.

Jeżeli chodzi o samą nazwę śródlądowe drogi wodne, bo też czasami słyszymy, że odnosimy się do nich jako drogi wodne, tak nazywamy rzeki, ta nazwa występuje

też w ustawie Prawo wodne. Są to przede wszystkim wody powierzchniowe, które zapewniają odpowiednie warunki dla wykonywania śródlądowego transportu wodnego i żeglugowego wykorzystania przez statki, tak patrzymy na tę funkcję rzeki. Oczywiście mamy pełne przekonanie i szacunek, że jest to jedna z wielu funkcji rzek. Administratorem dróg wodnych jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Serdecznie witam koleżanki dyrektorki z Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, które w razie czego również wesprą nas swoją informacją, wiedzą i doświadczeniem.

Jeśli chodzi o to, jak wygląda sieć lądowych dróg wodnych w Polsce, to według GUS trochę się to zmienia w zależności od tego, które drogi wodne i rzeki są zakwalifikowane jako drogi wodne, ale ostatnia informacja GUS wskazuje nam 3768 km. Informacyjnie, jeśli chodzi o Unię Europejską, jest to czwarta co do długości sieć dróg wodnych w Europie. Chciałabym powiedzieć, że są to rzeki żeglowne i skanalizowane odcinki rzek, ale proszę spojrzeć, jest to naprawdę niezbyt duża liczba na tle całości, bo to jest tylko 656 km. Mamy 300 km kanałów i jeszcze ponad 250 km jezior żeglownych. Większość tych rzek ma znaczenie regionalne, ale o znaczeniu międzynarodowym mamy też 206 km rzek.

Najważniejsze wytyczne, jeśli chodzi o to, jak kwalifikuje się drogi wodne, to mamy rozporządzenie, które dzieli je na klasy. Tak jak wspominałam, klasa Ia, Ib i II, są to typowe drogi wodne o znaczeniu regionalnym. Klasa III również wlicza się u nas w znaczenie regionalne, chociaż szczerze mówiąc, właściwie dla nas jest to taka dobra klasa krajowa – pewnie chcielibyśmy ją tak docelowo wyróżnić, bo na tle tych rzek o znaczeniu turystycznym pełni o wiele ważniejszą funkcję, również transportową. Mamy również klasę IV, Va i Vb, to wszystko określone jest w rozporządzeniu. Jeśli chodzi o nasze drogi wodne na tle międzynarodowych porozumień, to jest sieć europejska – Transeuropejska Sieć Transportowa i w tej sieci mamy tylko 100 km odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej. Tak naprawdę można powiedzieć, że jest to taka pętla, bo jest to Odra Wschodnia i Odra Zachodnia, czyli 50 km w jedną stronę i 50 km w drugą stronę. Jest ona częścią Korytarza Morze Północne – Bałtyk. Udało nam się to wprowadzić, bo ten podstawowy Korytarz Bałtyk – Adriatyk nie zawiera żadnej śródlądowej drogi wodnej, a w ramach Korytarza Morze Północne – Bałtyk ta odnoga jest właściwie kolejowo-żeglugowa, została tak zakwalifikowana i dodana.

Jeśli chodzi o paneuropejskie sieci transportowe, to jak państwo wielokrotnie słyszeli, w 2017 roku, dokładnie 6 marca, Polska ratyfikowała porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Jest to porozumienie z 1996 roku, gdzie wyznaczone zostały podstawowe szlaki europejskie. Właściwie pokazują one, jak mogłyby biec, bo tak jak widzimy E30, E40, E70, w szczególności E40 – to jest droga wodna, która w Polsce nie biegnie po śladzie rzeki tylko pokazuje, jak mogłaby połączyć Wisłę z drogami wodnymi Białorusi i Ukrainy. Tak że jest to docelowa sieć, w którą chcieliśmy się wpisać.

Jeśli chodzi o funkcję, to tak jak mówiłam, wyróżniamy transportową i turystyczną. Zaczynamy od funkcji transportowej. W Polsce największe znaczenie ma Odrzańska Droga Wodna. Pokazujemy dane, bo właściwie dokumentem, który ma najwięcej danych statystycznych, jest nasz Krajowy Program Żeglugowy. Mam tu dane z 2020 roku. Odrą przetransportowano 2,4 mln ton ładunków. Jest to bardzo ważna droga wodna, jeśli chodzi o połączenie z europejskimi drogami wodnymi, bo mamy tam przejście przez kanał Odra–Hawela w miejscowości Hohensaaten i także wcześniejsze, pomiędzy portem śródlądowym w Gliwicach, Aglomeracją Wrocławską, gdzie odbywały się różne transporty. Właśnie tutaj mieliśmy je wcześniej oznaczone z Gliwic do Elektrowni Wrocław, ale tak naprawdę widać statystycznie, co i gdzie się przewoziło.

Jeżeli chodzi o Wisłę, to podstawowe znaczenie ma dolna Wisła, ten odcinek pomiędzy Bydgoszczą a Gdańskiem. Tam również w tamtym roku przewożone były bardzo duże przeładunki ponad gabarytów, ale tutaj nie mamy jeszcze wskazanych statystyk. Niemniej jednak ona też pełni dość ważną funkcję, jeśli chodzi o odciążenie dróg. Te dwie drogi wodne są niezwykle istotne jako zaplecze portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, czyli Wisła stanowi zaplecze dla Gdańska, a jeśli chodzi o Odrę, to stanowi bardzo ważne zaplecze dla Szczecina, a dalej Świnoujścia.

Tutaj pokazujemy państwu, jakie projekty były realizowane przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w ostatnich latach w ramach dwóch perspektyw finansowych. Na niebiesko pokazujemy to, co zostało zrealizowane w ramach już zakończonego Programu Infrastruktura i Środowisko. Był on przewidziany na lata 2014-2020, ale faktycznie dopiero w tamtym roku skończyła się realizacja wszystkich projektów. Udało się wyremontować wszystkie śluzy na Kanale Gliwickim. Udało się też przystosować odrzańskie śluzy na odcinku, który jest w zarządzie Gliwic. Mamy to wyszczególnione, żeby było łatwiej widać, literami oznaczone są punktowo te miejsca. Są jazy odrzańskie, śluzy i stopień Brzeg Dolny, który też został właściwie dokończony. Chyba była do niego jeszcze dobudowywana przepławka. W ramach Wrocławskiego Węzła Wodnego mamy bardzo ważny Stopień Wodny Rędzin. To taki stary stopień wodny, ponad stuletni, to też była bardzo intensywna i można powiedzieć, że trudna praca, ale to też udało się zrobić. Jest ona dostosowana do III klasy drogi wodnej. Także na odcinku tak zwanej Odry swobodnie płynącej, czyli pomiędzy Ścinawą, a ujściem Nysy, odbudowano zabudowę regulacyjną. Odbudowano około 340 ostróg, więc ta droga wodna stała została przystosowana do III klasy zgodnie z celem projektu.

Mamy również w pełni wdrożony RIS, czyli River Information Services, na dolnej Odrze. Mieliśmy pilotażowy projekt 100 km do Ognicy, a teraz jest pociągnięty aż 250 km do Świecka. Tutaj również udało nam się zrealizować taką cyfrową odnogę. Robił to Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Pozostałe projekty realizowało Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Na niebiesko-żółto mamy zaznaczone projekty, które są wskazane w KPŻ potencjalnie do realizacji w ramach najbliższej perspektywy finansowej. Właściwie jest to kontynuacja tego, co mieliśmy w POIiŚ. Tak naprawdę część z tych projektów była wpisana w dokumencie implementacyjnym POIiŚ. Jest to jaz klapowy na 180 km Odry. Do tego modernizacja śluzy i jeszcze śluza w Opolu. Właściwie są to trzy brakujące wąskie gardła i bardzo zniszczona infrastruktura, około 120-letnia, więc jest tutaj bardzo duża potrzeba, aby dokończyć te działania, które zostały wykonane w ramach zakończonego POIiŚ.

Mamy też wskazane budowle regulacyjne na dolnej Wiśle. To też są zaplanowane ostrogi do remontu i jest też wskazany drugi etap zabudowy regulacyjnej na Odrze Granicznej. Jest to kontynuacja projektów zrealizowanych w tej perspektywie. Jak państwo doskonale wiecie, jest to realizacja umowy polsko-niemieckiej podpisanej 27 kwietnia 2015 r. Te projekty stricte wynikają z tego modelu, który był stworzony przez Instytut Karlsruhe. Te inwestycje są zaplanowane do realizacji, jeżeli będzie na to zgoda i pieniądze.

Teraz przechodzimy do tej przyjemniejszej części wód, które chyba wszyscy bardziej lubią, czyli funkcji turystycznej. Jak państwo widzicie, mamy 3140 km dróg, które są zakwalifikowane jako turystyczne. Mają one również dość ważne znaczenie dla rekreacji, w szczególności w dużych aglomeracjach takich jak: Kraków, Wrocław, Bydgoszcz i Toruń. Tutaj pokazujemy państwu jeszcze trzy bardzo interesujące i ciekawe elementy. System Wielkich Jezior Mazurskich to ponad 145 km drogi wodnej. Przez Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie we współpracy z samorządami odremontowanych zostało bardzo wiele kanałów. Wydano ponad 300 mln zł. Chyba po raz pierwszy w historii Polski została zbudowana Śluza Guzianka II, a odremontowana Śluza Guzianka I, chyba też została już zakończona. Jeśli chodzi o ulubione miejsce wypoczynku Polaków, czyli system Wielkich Jezior Mazurskich, to zostało tutaj dokonane bardzo dużo inwestycji, które poprawiają korzystanie z tych jezior. Następny ciekawy szlak to Kanał Augustowski. W roku ubiegłym mieliśmy jubileusz 200-lecia Kanału Augustowskiego, to też jest bardzo stara droga wodna. Historycznie nie będziemy sięgać do tego, w jaki sposób powstała i dlaczego, trochę jako odciążenie Gdańska w dawnych czasach, niemniej jednak do dzisiaj pełni bardzo ważną funkcję turystyczną po stronie polskiej i po stronie białoruskiej. Wcześniej mieliśmy dość dobrą współpracę, teraz przez sytuację geopolityczną niestety jest on wykorzystywany tylko u nas do granicy, ale śluzowań jest bardzo dużo i jest bardzo ciekawą drogą wodną.

Jeśli chodzi o kolejną ciekawostkę, to jest 157 km systemu Kanału Elbląskiego. To też jest stara infrastruktura, niezwykle ciekawa i ważna, którą Wody Polskie muszą

dobrze konserwować i pewnie też wydawać dużo pieniędzy na to, żeby utrzymywać ją w należytym stanie.

Dochodzimy do drogi wodnej, która według AGN ma znaczenie międzynarodowej drogi wodnej. Ma znaczenie transportowe i turystyczne, ale biorąc pod uwagę to, że są to obiekty dosyć stare, ponad stuletnie, jest 28 śluz żeglugowych, które są w klasie II, więc tak naprawdę wszystkim nam pewnie zależy, żeby zostały utrzymywane we właściwym stanie technicznym i żeby ta droga wodna miała też odpowiednią głębokość i spełniała parametry. Staramy się współpracować z pięcioma województwami, które intensywnie współpracują od 2006 roku, to jest województwo pomorskie, warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i lubuskie. Przygotowujemy nawet list intencyjny, żeby wzmocnić te działania. Po pierwsze, to co zrobiły samorządy do tej pory, a zrobiły naprawdę bardzo dużo. Jest wiele inwestycji, marin wykonanych przez nich w poprzednich perspektywach. Wody Polskie oczywiście starają się utrzymywać szlak, tak jak mogą najlepiej. Tutaj też pokazujemy, że wydany został przewodnik o śródlądowych drogach wodnych. Dałam panu przewodniczącemu jeden egzemplarz, ale jeżeli byłoby zainteresowanie, to prosimy o informację i przekażemy więcej egzemplarzy.

Teraz przechodzę do dokumentu, właściwie jest to pierwszy dokument o znaczeniu strategicznym, który pokazuje perspektywy rozwoju, diagnozuje sytuację do tej pory i pokazuje, jakie inwestycje powinny być wykonane. Odnosimy się tutaj także, jest to bardzo ważny cel, czyli zapewnienie dobrych warunków nawigacyjnych, to jest też rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego oraz rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych. Tutaj współpraca z samorządami i pewne działania takie jak ekspertyzy, działania cyfryzacyjne, które są niezbędnie potrzebne dla tego sektora transportu. Właściwie chciałam tylko państwu wskazać, bo najczęściej mówi się o Krajowym Programie Żeglugowym jako tym, który zawiera te inwestycje, które wcześniej państwu wskazałam, niemniej jednak zachęcam do spojrzenia na pozostałe działania, bo ich wszystkich razem jest 32, a tylko 11 to są działania inwestycyjne, więc jest tu wiele pomysłów, które mają za zadanie wzmocnić ten rynek.

Następnym działem, który chcieliśmy państwu pokazać, po tym stanie, po informacjach ogólnych, jest to, jakie mamy bariery i ograniczenia. Przede wszystkim widzimy, że problemem jest to, że działania, które są wymagane na śródlądowych drogach wodnych, to działania, które wymagają dobrego zaplanowania, wykonania i środków finansowych. Finansowanie to powinno być wieloletnie, dlatego że Wody Polskie w trybie rocznym, w trybie budżetowania rocznego, mogą wykonać te niezbędne działania utrzymaniowe, niemniej jednak jeśli chodzi o poważniejsze modernizacje, to perspektywa wieloletnia dałaby o wiele lepsze możliwości. Drugą ważną barierą jest starzenie się kadr. Nazwaliśmy to „luka kompetencyjna". Mamy w Polsce trzy typowe szkoły – technika żeglugowe, ale właściwie nawet tworząc KPŻ Ministerstwo Edukacji przedstawiło informację, że tak naprawdę w 20 placówkach młodzież uczy się zawodów związanych z żeglugą śródlądową. To już jest naprawdę dość spora grupa, o którą powinniśmy zadbać. Jest duży rozstrzał pomiędzy starszymi kapitanami, którzy nadal pracują i młodą kadrą, która nadal jest zainteresowana żeglugą śródlądową, ale w chwili obecnej nie za bardzo ma gdzie pracować w Polsce, więc najczęściej wykonuje pracę za granicą.

Kolejną barierą jest orientowanie na użytkowników, czyli to, żeby przede wszystkim skupić się na tym, kto jest odbiorcą śródlądowych dróg wodnych, dopasować to do potrzeb użytkowników i wymagań bezpieczeństwa. Chodzi także o obsługę dróg wodnych. Tu również ukłon w kierunku kadry, której brakuje Wodom Polskim, do obsługi wszystkich obiektów infrastruktury hydrotechnicznej. Istotne jest to, że cały czas właściwie mówimy o tym, żeby usuwać wąskie gardła w infrastrukturze. Oczywiście z poszanowaniem środowiska, co w wydaniu polskim na pewno jest trochę inne niż w wydaniu Holandii, Niemiec czy innych krajów, bo mamy częściową infrastrukturę, częściowo nadal w słabym stanie technicznym. Niemniej jednak nie są to typowe zabetonowane drogi wodne, tylko tych kanałów, tak jak pokazywałam, mamy relatywnie niewiele na tle wszystkich dróg wodnych.

Ostatnia część to utrzymanie śródlądowych dróg wodnych. Tu właściwie są wskazane działania dotyczące utrzymania rzek ogółem. Jednym z nich jest zapewnienie warun-

ków eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, bo przede wszystkim drogi wodne i urządzenia utrzymuje się w celu ograniczenia zagrożenia podtopień, powodzi czy też suszy. Ten obowiązek, tak samo jak i inwestor, spoczywa na Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie. W przeciągu ostatnich lat, od kiedy istnieje Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, czyli od 2018 roku, z roku na rok udawało się zwiększać ilość środków finansowych na utrzymanie, czyli w ciągu sześciu lat wydano ponad 2 mld zł. Jeśli chodzi 2024 rok, to było to 432 400 tys. złotych. Jest to bardzo rozproszone działanie, bo mamy ponad 3400 różnych zadań. Ogromny szacunek dla Wód Polskich, że tak sobie z tym radzą. Jeśli chodzi o utrzymanie śródlądowych dróg wodnych jako szlaków żeglugowych, to niezwykle ważne jest dbanie o należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych, ich obsługa, oznakowanie nawigacyjne szlaku infrastruktury towarzyszącej, a także poprawa warunków eksploatacyjnych odpowiednich dla drogi wodnej danej klasy. Tutaj również, jeżeli byłoby więcej środków na utrzymanie, to można byłoby starać się na bieżąco, szczególnie teraz na wiosnę, po tym jak schodzi duża woda i nawet armatorzy czasami zauważają różne uszkodzenia na drogach wodnych i infrastrukturze, żeby na bieżąco można było je reperować, modernizować, żeby nie doprowadzić do degradacji dróg wodnych.

To właściwie już ostatni slajd. Chcę pokazać państwu, ile faktycznie na tle tych pieniędzy jest środków na utrzymanie śródlądowych dróg wodnych. Ile Wody Polskie wydały w ostatnich latach. W 2023 roku było to ponad 12%, ale głównie były to środki na remont śluz w Gliwicach, dlatego ta pula jest dość duża, ale średnio jest to około 7%. Tak w bardzo dużym skrócie chciałam państwu przedstawić informację o śródlądowych drogach wodnych. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy na tym etapie państwo z Wód Polskich chcieliby coś uzupełnić? Otwieram dyskusję. Państwo posłowie? Pan Jerzy Materna, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dzień dobry, witam serdecznie. Usłyszeliśmy teraz, co było i w jakim jest stanie. Chcę zapytać, bo w naszych czasach, w 2016 roku, ruszyły duże programy dotyczące Odry i Wisły. Dla Odry robił to Urząd w Szczecinie. Przygotowywał modelowanie i wszystkie sprawy środowiskowe. Wiem, że chyba jest to zakończone. Co dalej? Tak samo dla Wisły przygotowywał to Urząd Morski w Gdańsku. Dobrze mówię? Na jakim jest to etapie? Czy jest to zakończone i co dalej? To pytanie jest ważne. Jeżeli mówimy o Wiśle, to jak dalej z tym stopniem w Siarzewie, bo jest on krytycznie potrzebny. Wszyscy o tym wiemy. Nie tylko ze względu przede wszystkim na bezpieczeństwo dla stopnia wodnego we Włocławku. Jest on krytycznie potrzebny. Pamiętam, że nawet tam byłem, odwiedzałem i wiem, że już były przygotowania i to wszystko miało ruszyć. Koszt tego wynosił chyba około 2,2 mld zł, 3-4 lata temu. Dalej to wszystko stoi. Pytanie co dalej? Jeżeli któregoś roku nagle stanie się coś tragicznego, to kto będzie za to odpowiadał? Również pytanie dotyczące Odry. Rozumiem, że po tej inwestycji, czyli podniesieniu ostrogi, czy odbywa się w ogóle ruch żeglugowy, jakiś regularny, czy powiedzmy tylko od czasu do czasu? Czy tylko jak mają coś przewieźć, to odbywa się tam ruch żeglugowy? Bo wiem, że teraz, po tych opadach, jest w miarę dobrze na Odrze, ale przyjdzie lato i znów stanie się to, co mogło się stać półtora roku temu. Wiadomo, że jeżeli nie będziemy dalej inwestować w Ścinawie i Lubiążu, a wiem, że praca tam stanęła, mimo że jest krytycznie potrzebna, bo jest tam duża erozja Odry i w przypadku, gdy było to zdarzenie na Odrze prawie dwa lata temu, to przed Malczycami stan wody był w miarę wysoki, a za Malczycami było chyba 8 cm. Wiadomo, że dalej musimy budować te stopnie wodne. W związku z tym jest ustawa o Odrze. Czy ona dalej będzie realizowana? Czy to po prostu umrze? To tyle na wstępie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Czy są jakieś pytania od posłów? Pan poseł Jacek Karnowski.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Dzień dobry. Słuchajcie, nie ukrywajmy, że nasz zasób żeglugowy, jeżeli chodzi o rzeki, nie wygląda imponująco. Chyba nie był to państwa priorytet. Jeśli chodzi o turystyczne wykorzystanie, to głównie Kanał Elbląski. On rzeczywiście przechodził ostatnio remonty na śluzach i na pochylniach. Pamiętajmy też o Pętli Żuławskiej, którą wykonał Urząd Marszałkowski na Pomorzu. Jest ten rozwój turystyczny, ale gospodarczy? Rzeczywiście te czasy, kiedy przewożono zboże Wisłą do Gdańska, to już raczej średniowiecze, ale nie jest to wykorzystane. Nie ukrywajmy, że nie wykorzystujemy tych dróg wodnych, mając jeszcze takie wielkie porty, bo nie ukrywajmy, że nasze porty mają olbrzymi potencjał. Port Gdański naprawdę przeżywa renesans i nie wiem, czy moglibyśmy zrobić coś w tym kierunku, żeby spopularyzować, czy tak jak mówił kolega, odbudować część żeglownych rzek. Jak się stoi nad Renem, to płynie tam barka za barką i rzeczywiście Niemcy ciągną te barki. Państwo też wiecie, że ten transport wodny jest bardzo opłacalny. Nawet kiedyś, jak utonęła barka z dużymi fiatami z FSO, to okazało się, że było to bardzo opłacalne, bo poszły za trzykrotną cenę na licytacji niż nowe wyprodukowane. To do pana przewodniczącego, bo jest pan specjalistą. Zastanawiam się raczej od takiej strony morskiej, co można byłoby zrobić, by tchnąć większego ducha w te nasze drogi śródlądowe?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Mam kilka pytań. Nawiązując do pierwszej wypowiedzi, bo w przyszłości chcieliśmy poświęcić temu osobne spotkanie. Tak podzieliliśmy tematykę, żeby dać sobie szansę spokojnie porozmawiać i nie pędzić ze slajdami na jednym spotkaniu, omawiając właściwie temat, dla którego potrzeba kilku dni, żeby dobrze go zgłębić. Większość osób, która pewnie jest na tej sali, od lat zawodowo albo pod względem takiego zainteresowania, przygląda się w różnych aspektach, tych turystycznych i gospodarczych, funkcjonowaniu żeglugi śródlądowej. Wracając do tych pytań związanych z bieżącym utrzymaniem. Czy faktycznie jest szansa na utrzymanie bieżące na przykład Odry? Widzimy często, że w różnych miejscach pojawiają się obecnie filmy o statkach, również o transporcie turystycznym. Tam pojawiły się również statki pasażerskie. Czy jest szansa, żeby utrzymać taki transport przez cały sezon? Tutaj nawiążę do pytania pana posła Materny. Druga rzecz, czyli czy ten ruch będzie regularny, czy będzie on tylko od czasu do czasu?

Kolejna rzecz, to pytania do Wód Polskich. Jest w tej chwili informacja o tym, że będziecie państwo dysponować swoim około 7% utrzymaniowym budżetem na drogi śródlądowe. Ile powinno być, żeby można było mówić o takim utrzymaniu wtedy, kiedy infrastruktura będzie już doprowadzona do stanu przyzwoitego użytkowania?

Kolejne pytanie. Czy w zakresie turystyki, bo tego nie wiem, zmieniły się zasady funkcjonowania chociażby śluz? Czy działają w weekendy? Czy jest możliwość na terenach innych niż Wielkie Jeziora Mazurskie korzystać z tych terenów? Bo często miałem sygnały, że ktoś chce popływać w weekend, a nie ma możliwości, bo drogi wodne w Polsce są pozamykane?

Kolejne pytanie. W KPŻ, w części inwestycyjnej, jest tylko ogólny zapis, z tego co pamiętam – przygotowanie koncepcji, pomysłu na funkcjonowanie drogi E70. Do tej pory, przez te kilkanaście ostatnich lat, były dosyć intensywne rozmowy, co najmniej 15, a może 20 i nie udało się ustalić zakresu niezbędnych prac tak, żeby je wpisać, zaczynając od remontów śluz, które obecnie tam funkcjonują.

Kolejne pytanie. W jednej z ostatnich rozmów, gdy pojawił się wątek budowy Elektrowni Atomowej w Koninie, był sygnał, że odcinek do Bydgoszczy, czyli dolna Wisła, będzie niezbędny do tego, żeby dostarczyć tam części reaktora, bo nie da się tego zrobić drogą lądową. Czy z punktu widzenia obecnych sytuacji byłoby to możliwe? To może na tyle, żeby dać szansę innym.

Zastępca dyrektora departamentu Gospodarki MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję bardzo za te pytania. Myślę, że zacznę od tych bieżących, z szacunkiem dla pana posła ministra Materny, a pytanie dotyczące przyszłości i programów odłożę na później. Jeżeli chodzi o utrzymanie, to przede wszystkim niezbędne jest wykonanie prac, o których również wspominamy w KPŻ, czyli likwidacja wąskich gardeł.

Sytuacja na Odrze i na dolnej Wiśle wyglądałaby zdecydowanie lepiej, gdyby ta zabudowa regulacyjna została odbudowana. Czyli właściwie to, co mamy zidentyfikowane w KPŻ, jest tym, co da nam stabilne warunki żeglugowe po to, żeby można było pływać przy takim stanie wody, jak jest. Trzeba też wziąć pod uwagę, że tej wody nie ma dużo i było to skutkiem między innymi tej katastrofy na Odrze. Jeżeli zostałaby zakończona modernizacja zabudowy regulacyjnej, to stworzyłoby to dobre warunki do tego, aby żegluga mogła być realizowana. A jak żegluga jest realizowana, to ruch wody jest bieżący i rzeka zupełnie inaczej sobie radzi. Jeśli chodzi o dane, to potem może odpowie pani dyrektor Paulina z Wód Polskich.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Czy znamy kwotę tych inwestycji wynikającą z KPŻ?

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Mamy 2,1 mld zł, ale trzeba też wziąć pod uwagę, że koszty te były już parę lat temu, więc wydaje się, że może to być kwota, nie chcę estymować, ale może wynosić powyżej 3 mld zł. Już samo to, co wskazywał pan poseł Materna, odnośnie do Siarzewa. Pierwotnie faktycznie była to kwota 2,2 mld zł, a w programie, który został przyjęty 10 października, to już jest kwota 7,5 mld zł. Trzeba też wziąć pod uwagę, że pewnie połowa tej kwoty jest planowana na działania kompensacyjne, bo na sam stopień wodny plus śluza ta kwota wynosi pewnie około 3-4 mld zł, ale działania kompensacyjne, które są niezbędne właśnie po to, żeby ta rzeka nie ucierpiała środowiskowo, wygenerowały taką kwotę.

Wracając jeszcze do Odry i do Malczyc, czyli to, o czym mówił pan poseł Materna. Udało się, mamy wieloletni program na dokończenie cofki Malczyc. To jest kwota 220 mln zł i ten program jest realizowany przez Wody Polskie. Z końcem ubiegłego roku wyłoniono wykonawcę, który będzie to realizował. Tak że tutaj ta sytuacja, jeśli chodzi o erozję, zostanie znacząco zahamowana. Jeśli chodzi dalej o Odrę, to zostały rozpoczęte prace nad programem dotyczącym środkowej Odry i są tam wskazane dwa stopnie wodne: Lubiąż i Ścinawa. Jesteśmy na etapie opracowywania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, która wskaże, czy faktycznie te zaplanowane działania pomogą środowisku i w jaki sposób będą starały się zachować to środowisko w sposób zrównoważony.

Teraz wracając do dużych programów, czyli tych, które przygotowywały zarządy portów, jako że uznały, że to właśnie dla nich ta droga wodna jest niezwykle istotna. Przygotowaliśmy projekty tych programów, ale biorąc pod uwagę ustawę o prowadzeniu polityki rozwoju, rozbiliśmy się o taką kwestię, że SOR, który jest obowiązującą strategią średniookresową, obejmuje rok 2030, a nasze programy wchodziły w rok 2080. W związku z tym musieliśmy się ograniczyć do tego horyzontu czasowego 2030 roku i w ten sposób powstał KPŻ. Jeżeli obecny rząd będzie chciał rysować te plany dalej, w zależności od tego jak długookresowa będzie strategia, to będzie możliwość powrotu, bo analizy te zostały wykonane i są one własnością Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Tak że nic tu się nie zmarnowało, ale biorąc pod uwagę horyzont czasowy, to tak to zostało wskazane.

Jeśli chodzi o pana posła Karnowskiego, to oczywiście mamy świadomość, jak istotna jest droga wodna dla portów i dlatego też staramy się to pokazywać właśnie w tym duchu. Przede wszystkim wzmacniamy zaplecze portowe. Jeśli chodzi o Port w Gdańsku, to właściwie jako port zapleczowy. Jeżeli udałoby się wyremontować ostrogi, to faktycznie ta żegluga mogłaby być całkiem sprawnie wykonywana do Tczewa. Ilość wody z roku na rok jest różna. Teraz tej wody jest dużo. W tamtym roku aż do maja były wykonywane przewozy z ponad gabarytami dla Płocka. My nie mamy tych danych, bo to była prywatna firma, więc ja nie dysponuję taką informacją, ile to jest ładunku. Niemniej jednak jakbyście państwo popatrzyli na rzekę, jak to wyglądało i to, co też mówił pan poseł w odniesieniu do planowanej budowy elektrowni atomowej, to tego nie da się inaczej przetransportować jak rzeką albo wymagałoby to bardzo dużych zniszczeń na drogach, bo długość tego zestawu ma około 250 m. Proszę sobie wyobrazić coś, co ma długość 250 m na drodze. Na Wiśle to i tak było bardzo malutkie z daleka, a jednak w porówna-

niu do drogi, to jest to niezwykłe ułatwienie. Jeżeli byłaby tutaj zgoda polityczna na to, żeby realizować chociaż ten program dla dolnej Wisły, czyli remont, mieliśmy tam chyba zidentyfikowanych trzy tysiące ostróg, to byłoby idealnie i właściwie stanowczo poprawiłoby to warunki żeglugowe i zapewniłoby dobry 1,8 m, a może nawet i ponad 2 m, w zależności od tego ile jest wody.

Jeśli chodzi o Pętlę Żuławską, o czym też wspominał pan poseł Karnowski, to my w ramach tej współpracy z samorządami staramy się, a przynajmniej już zidentyfikowaliśmy z Wodami Polskimi wąskie gardła i stąd jest też to odniesienie do tego wieloletniego programu w KPŻ. Jeżeli on powstanie i skupimy się na utrzymaniu i modernizacji, to w znaczący sposób poprawi to drogę wodną. Myślę, że tyle z mojej strony. Oddam jeszcze głos pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo proszę się przedstawić, do protokołu.

Dyrektor Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Paulina Budner:

Dzień dobry. Paulina Budner, dyrektor Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą Wody Polskie. Odnośnie do kwestii związanej z finansowaniem działań utrzymaniowych na drogach wodnych należy na wstępie podkreślić, że jako takie utrzymanie jest bardzo mocno wielofunkcyjne, więc jeżeli wykonujemy utrzymanie wód, o czym mówiła pani dyrektor Monika Niemiec-Butryn, to ma ono bardzo duży wpływ na same drogi wodne, bo drogi wodne są elementem wyznaczonego szlaku żeglugowego na wodach płynących. Gdyby zrealizować wszystkie inwestycje, które są założone w KPŻ, szacowaliśmy, że utrzymanie w dobrym stanie dróg wodnych kosztowałoby około 20-30 mln zł rocznie. Należy przy tym zwrócić dużą uwagę na to, że my jako Wody Polskie, robimy bardzo dużo prac własnymi siłami. One nie mają stricte wpływu na koszty utrzymania w programie, w związku z czym takie rzeczy jak trałowanie, oznakowanie, produkcja takich materiałów, które są bezpośrednio na drogach wodnych, a wyznaczają nam szlak żeglugowy, są robione przez zespoły wsparcia technicznego i zespoły obiektów hydrotechnicznych, więc tak naprawdę są bezkosztowe poza zakupem materiałów.

Co do śluzowań w weekendy, to muszę przyznać, że jestem bardzo zaskoczona, bo co do zasady w weekendy one wszystkie powinny być czynne, przynajmniej do godziny 19:00. W niektórych sytuacjach nawet wydłużamy możliwość śluzowań, między innymi na pochylniach na Kanale Elbląskim, stricte właśnie z próśb użytkowników, którzy chcieliby prześluzować się w późniejszych godzinach. Jeżeli takie sytuacje mają miejsce, to trzeba się skontaktować bezpośrednio z regionalnym zarządem albo z nami i będziemy prostować takie sytuacje.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Jeszcze dopytam, jaki w tej chwili jest system zgłoszenia potrzeby śluzowania na przykład na Noteci?

Dyrektor departamentu PGW Wody Polskie Paulina Budner:

Są podane bezpośrednie telefony w komunikatach nawigacyjnych na regionalnych zarządach i na stronach internetowych. W taki sposób na pewno można się bezpośrednio kontaktować z regionami i z zarządami. Tak naprawdę na miejscu powinien być zawsze śluzowy, więc jeżeli nie ma, to kontakt na pewno musi być podany na stronie internetowej.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Myślę, że od razu taka użytkowa prośba, żeby gdzieś przed śluzą albo na śluzie postawić takie informacje, bo oczywiście dzisiaj posiadamy telefony komórkowe i można to znaleźć, ale w przypadku osób, szczególnie z zagranicy, może się okazać to wyzwaniem nie do przebycia i nie odnajdzie on takiego numeru.

Dyrektor departamentu PGW Wody Polskie Paulina Budner:

Oczywiście, jak najbardziej. Przy okazji jeszcze wspomnę, że mamy Wirtualny Informator Rzeczny, który od tego roku powinien działać także na urządzeniach mobil-

nych. Będzie można także zapłacić ze śluzowanie bezpośrednio z telefonu. To też na pewno będzie ułatwienie i będzie można sobie zaplanować trasę. Tam też będą informacje o tym, kiedy są otwarte śluzy.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Pani dyrektor mówiła wcześniej o tym, że potrzebne są wieloletnie programy. Jest to oczywiste, bo w roku budżetowym nie buduje się tak dużych obiektów. Jaka jest w tej chwili szansa na to, żeby przypisać je na najbliższe lata? Trochę sam wybiegam tym pytaniem, ale raczej chodzi mi o taką stronę techniczno-organizacyjną. Jak miałoby to wyglądać?

Dyrektor departamentu PGW Wody Polskie Paulina Budner:

Z mojego punktu widzenia chyba konieczne byłyby zmiany w prawie wodnym, bo tak naprawdę, jeśli chodzi o finansowanie Wód Polskich, bardzo mocno zasilani jesteśmy budżetem Skarbu Państwa, budżetem państwa, w związku z czym niestety jest to planowanie jednoroczne. Przynajmniej w zakresie utrzymania. Tak to wygląda. Dostajemy środki zgodnie z ustawą budżetową, w związku z czym oczywiście możemy planować działania w okresie kilkuletnim, natomiast finansowanie mamy założone na jeden rok. Na ten moment tak to wygląda.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Czyli zmiana ustawy?

Dyrektor departamentu PGW Wody Polskie Paulina Budner:

Tak, taka która wprowadzałaby na przykład wieloletnie plany inwestycyjne dla Wód Polskich.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze jakieś inne pytania? Nie widzę. Na tym etapie myślę, że jeżeli państwo nie macie jakichś wniosków, to mamy chyba gości z Wrocławia? Myślę, że warto to wykorzystać, skoro już tu państwo jesteście.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Moje nazwisko Pyś, jestem dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej z Wrocławia. Chciałem powiedzieć parę słów na temat transportów i tego, co odbywa się w tej chwili, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową w okolicach Wrocławia, powyżej Wrocławia i trochę poniżej. Nie obejmuje to oczywiście obszarów Szczecina, bo tam żegluga wygląda zupełnie inaczej i mówimy, że jest to właściwie stolica żeglugi śródlądowej. Tam ten ruch żeglugowy jest dość znaczny. Jeżeli chodzi o Wrocław, to oczywiście turystyka we wrocławskim węźle wodnym ma się bardzo dobrze. Mamy otwarty węzeł wodny właściwie przez 24 godziny na dobę i mamy otwarty ten węzeł przez właściwie cały rok. Jest bardzo duże zainteresowanie. Prawdę mówiąc to zainteresowanie jest na tyle duże, że musimy je już trochę ograniczać, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo.

Oczywiście cały czas myślimy o tej dużej, towarowej żegludze, żeby utrzymywać te akweny, które są przypisane żegludze towarowej, żeby w każdej chwili mogły być wykorzystywane. Płynnie chcę przejść do żeglugi towarowej, bo te akweny są do tego wykorzystywane. Te przewozy węgla między Śląskiem a Wrocławiem, do elektrociepłowni we Wrocławiu, nie odbywają się z tego powodu, że węgiel jest przewożony do Wrocławia koleją i później we Wrocławiu na odcinku 700 m przewożony jest statkami do elektrociepłowni. Dziwny sposób przewożenia tego węgla odbywa się już od wielu lat. Najprawdopodobniej jest to spowodowane po pierwsze, tym, że ceny przewozu węgla koleją pewnie są niższe. Niestety te przewozy są tylko w jedną stronę, bo przewozy węgla są tylko w dół, a w górę już niczego nie możemy przewieźć. Nie było takich ładunków. Czyli, po pierwsze, konkurencja różnych transportów, to jedna rzecz. Druga sprawa, to niestety brakuje nam armatora. Jedynym dużym armatorem, który w tej chwili istnieje w Polsce, jest RZGW Wody Polskie. Zresztą wiążemy z nim duże nadzieje, bo jest to państwowy armator. Może kiedyś będziemy wozić węgiel albo coś innego. Jeżeli chodzi o inne transporty, nie tylko węgla, to oczywiście się odbywają.

Pan poseł Materna i pan przewodniczący mówili o statkach pasażerskich. Tak, oczywiście odbywają się transporty dużych statków pasażerskich, nazywamy je cruisery, hotelowce. To nie są takie statki pasażerskie do jakich jesteśmy przyzwyczajeni, powiedzmy takie, które przewożą pasażerów na odcinku kilku kilometrów, tylko są to eskapady samochodów TIR, autobusów i przy okazji statków pasażerskich, które trwają kilka tygodni. Ci turyści pływają kilka tygodni, przyjeżdżają tutaj z Europy Zachodniej. Oczywiście wśród turystów bywają czasami Polacy. Bardzo często Polacy też prowadzą te jednostki, a na każdej jednostce na pewno jest jakiś Polak w składzie załogi. Jeżeli chodzi o warunki nawigacyjne, to te statki potrzebują trochę więcej wody niż to, co zazwyczaj mamy w Odrze. Pojawiają się one we Wrocławiu, bo wszystkie te statki, które pływają z Europy Zachodniej, chcą dopłynąć do Wrocławia, ale niestety nie zawsze się to udaje. One mają zaplanowane takie rejsy dwa razy w roku, na wiosnę i na jesień. Parę lat temu, powiedzmy 10 lat temu, rejsy odbywały się regularnie w tych dwóch cyklach, na wiosnę i na jesień. Niestety od kilku lat się nie odbywały, a w tym roku mamy odpowiednią wodę i te statki przypłynęły. Mieliśmy już dwa statki we Wrocławiu, jeden szwajcarski, a drugi holenderski. Tak jak mówiłem, te statki pływają dwa razy w roku, bo wtedy wiadomo, że są dobre warunki nawigacyjne, co oznacza, że gdyby były dobre warunki nawigacyjne, to na pewno kilka razy w miesiącu mielibyśmy takie jednostki.

Nie mamy takich sprzyjających warunków nawigacyjnych, jeżeli chodzi o głębokości, bo do tego niestety są potrzebne dość duże inwestycje. Pani dyrektor o tym mówiła. Te inwestycje są oczywiście inwestycjami wielofunkcyjnymi. Oczywiście nie dotyczyłyby one tylko unifikacji dróg wodnych, to znaczy unifikacji do standardów europejskich, tylko dotyczyły również gospodarki wodnej. Zatrzymywania tej wody i użytkowania jej w różnych celach, nie tylko w celach transportowych. Czyli takie wieloletnie inwestycje na pewno bardzo by się przydały i przynajmniej mielibyśmy te transporty. Oczywiście nie tylko transporty turystów. Mielibyśmy również możliwość obsługiwania terminala kontenerowego, który wiemy, że na pewno powstanie w Świnoujściu, dlatego też mamy cichą nadzieję, że te inwestycje długoletnie będą może realizowane i zunifikują te standardy europejskich dróg wodnych i odrzańską drogę wodną.

Dodając jeszcze do tego, co się aktualnie dzieje, oczywiście bardzo ważne jest to, żeby podkreślić, że mimo iż mamy te głębokości około metra i nawet więcej, jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną na całej długości, czasami mniej, ale powiedzmy, przy sprzyjających warunkach, to na takich głębokościach odbywają się przewozy nadgabarytów. O tym również mówiła pani dyrektor i państwo posłowie. To są te transporty, które nie są transportowane drogami kołowymi. One są transportowane rzeką. Do takich transportów należą różnego rodzaju produkowane duże części, duże urządzenia produkowane przez Metalchem, spływające w dół statki, części statków, bo czasami to nie mogą być całe statki tylko ich części.

Na Odrze, na górnej Odrze, mamy jeszcze stocznie rzeczne. Dwie stocznie są w Koźlu, dwie stocznie są we Wrocławiu, jedna w Nowej Soli. Te stocznie cały czas produkują i statki są spławiane rzeką. Porównywalnie jakbyśmy policzyli wartość tych nadgabarytów, sądzę, że ich wartość jest dużo większa niż wartość tego węgla, który był kiedyś spławiany do EC. Odrzańska Droga Wodna na pewno się przydaje. Dobrze byłoby, gdyby była uzupełnieniem systemu transportów w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Mam jeszcze pytanie, czy wypełnienie w KPŻ tej części, która jest zapisana, da szansę, by te wszystkie statki, które na przykład mogły poruszać się w ruchu intermodalnym z kontenerami z północy i duże statki pasażerskie, mogłyby dopływać do Wrocławia?

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję. Jeszcze jedną rzecz chciałam w uzupełnieniu do pana dyrektora, żebyśmy nie mieli takiego przeświadczenia, że tylko Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie są jedynym armatorem, bo mamy około 500 przedsiębiorstw, które zajmują się żeglugą śródlądową. Ten rynek jest bardzo rozdrobniony i też możemy zrobić o tym prezentację. Zresztą szef Związku Armatorów Śródlądowych przekazuje pozdrowienia, bo niestety nie

mógł uczestniczyć, ale następnym razem postara się wziąć udział w podkomisji. Myślę, że jeśli chodzi o informacje na temat rynku, to Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ma oczywiście bardzo dużo jednostek, ale to są jednostki pomocnicze, holowniki i tak dalej, więc żebyśmy mieli to z tyłu głowy.

Jeśli chodzi o inwestycje z KPŻ, to dalej jest to założenie III klasy, czyli stabilne można powiedzieć 1,8 m, czasem 2 m, więc tutaj takiego przełomu, jeśli chodzi o ruch kontenerów, o ruch statków z dwoma warstwami kontenerów, pewnie nie bardzo się uda. Przy tych warunkach trzeba byłoby realizować kolejne projekty. Problemem są też mosty, bo mamy ograniczenie 5,25 m i 7 m i musiałyby być prześwity. Tutaj musiałyby być wykonane jeszcze poważniejsze inwestycje.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Materna.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję. Ja do pana dyrektora Pysia. Czemu jest pan taki skromny? Z tego co wiem, to Wrocław zawsze był stolicą żeglugi śródlądowej, a teraz nagle mówi pan, że Szczecin. Trochę nie fair. Wiemy, jakie miały być inwestycje. To miało być centrum i zresztą cały czas było. Przy okazji mam pytanie do pana dyrektora Pysia. Jak jest z tym transportem węgla? Chcieliśmy to robić za wszelaką cenę z Gliwic, z kopalni śląskich do elektrowni w Opolu. Nawet miał być tam wykupiony port przez miasto Opole. Coś się udało, czy to też się nie opłaca? Wiem, że chcieliśmy to robić za wszelką cenę, żeby ten ruch na Kanale Gliwickim ruszył, dlatego były te wszystkie remonty po to, żeby można było przywrócić ten transport. Oczywiście dalej Wrocław i w górę, ale teraz wszyscy wiemy, co się dzieje. Mam nadzieję i głęboko wierzę w to, że jednak Odra będzie żeglowna, a to jest krytycznie potrzebne. Wszyscy o tym wiemy, ale niestety Europa opętana jest jakimś dziwnym zjawiskiem, że transport wodny jest nieekologiczny. To jest absurd nad absurdy. Wszyscy wiemy, że jedna barka może zastąpić 40-50 kontenerów. Patrzmy na Holandię, której transport drogą wodną ma prawie 40% całości wszystkich transportów. Dyrektywa unijna, która mówi, że do 2030 roku transport kołowy ma być przerzucony na transport wodny i kolejowy. U nas się tego nie robi, dzisiaj mamy to około 1%, a może nawet mniej. Jeśli chodzi o transport wodny, to chcielibyśmy, żeby naprawdę był przywrócony. Przy okazji jest ekologiczny. Zobaczymy. W każdym razie, nie mów pan tak, że stolicą nie jest Wrocław.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Nie wiem, czy pan dyrektor chce się odnieść? Ja tylko, tak jak pani dyrektor przed chwilą, w sprawie ilości sprzętu pływającego i armatorów. Dla oglądających nas, dla sprostowania, stanowisko, że transport wodny jest nieekologiczny, wydaje mi się, że jednak jest w mniejszości myślenia, nie tylko w Polsce, ale i w Europie, więc nie bądźmy takimi pesymistami. Pan dyrektor Pyś i zamykamy, bo zgodnie z obietnicą, którą sobie wspólnie daliśmy, będziemy starali się zamykać nasze spotkania w godzinę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, ale przede wszystkim panie pośle, dziękuję za informacje, że jednak myślimy o tym Wrocławiu też w tym duchu, że może jest stolicą żeglugi. Mówiąc o stolicy żeglugi myślałem o Szczecinie ze względu na ilość tych transportów i o to głównie chodzi.

Jeżeli chodzi o te bariery, dla których tak słabo odbywa się ta żegluga, to jest takie przekonanie, taki stereotyp, że rozwój żeglugi śródlądowej, szczególnie w Polsce, jest antyekologiczny, a przecież tak naprawdę zatrzymywanie wody, rozwój fauny i flory, to wszystko jest ekologiczne. Trzeba byłoby może przekonać te osoby, które tak mocno walczą przeciwko żegludze, że jednak sprzyjamy ekologii i transportowi. Nie tylko ze względu na zanieczyszczenia, ale również na to, że tej wody byłoby więcej dla nas. My potrzebujemy wody. Woda jest strategiczna dla wszystkich działań w Polsce. Takie dwa słowa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Na tej sali siedzą chyba sami przyjaciele tej myśli, więc jest szansa, że pana marzenia będą realizowane również przez następne lata. Zamykam dyskusję i posiedzenie. Dziękuję państwu za uczestnictwo.